



DEBRIEFING

Associazione Nazionale Personale AeroNavigante
via della Magliana, 872/B - 00148 ROMA

APRILE 2026



In questo numero:

EDICOLA

UN VOLO DA GUINNESS

ULTIME DAL FORUM

AVVENTURA CARGO

VETERANS

CENT'ANNI DI STORIA



INSERTO CON LA STORIA DELLA POSTA AEREA

Sede: via della Magliana, 872/B - 00148 Roma

Segreteria: tel: 06 5196 4169 - cell. 376 251 7362

Sito web: www.anpan.biz

E-mail: anpan@anpaninfo.it

Pec: anpan@pec.it

contatto Skype: [anpananpan2](https://www.skype.com/people/anpananpan2)

C.F. 97016700581

ORARIO INDICATIVO APERTURA SEDE

Lunedì - Martedì - Mercoledì - Giovedì - Venerdì: dalle 10.00 alle 13.00

Si suggerisce di telefonare al cellulare prima di recarsi in Sede per avere un servizio più idoneo alle vostre esigenze

CONTRIBUTO ASSOCIATIVO

I contributi in vigore per l'anno 2026 sono i seguenti:

per Associati ordinari 70 euro

per famigliari (non naviganti) di Associati deceduti 35 euro

Il pagamento può essere effettuato tramite:

A) bonifico bancario alle seguenti coordinate della BANCA FIDEURAM filiale 1:

- versamenti dall'Italia: IBAN: [IT66-O-032-9601-6010-0006-6187569](#)

- versamenti dall'Estero: IBAN: [IT66-O-032-9601-6010-0006-6187569](#), BIC: [FIBKITMM](#);

B) versamento sul c/c postale n° 14944003 intestato a:

ANPAN Associazione Nazionale Personale AeroNavigante

Il modulo di c/c - che può essere richiesto alla nostra sede - va compilato inserendo, oltre alla cifra della quota annuale, almeno il nome e cognome ed evidenziando eventuali cambi d'indirizzo.

[Per i titolari di c/c "Banco Posta" è possibile fare il versamento on-line sullo stesso numero di c/c postale;](#)

C) versamento presso la nostra sede.

D) assegno bancario "non trasferibile";

Raccomandiamo di conservare le ricevute e di essere puntuali nei versamenti.

Se avete qualche dubbio saremo lieti di darvi tutte le informazioni che ci richiederete.

"DEBRIEFING" è l'organo di informazione interno dell'ANPAN.

Viene redatto periodicamente con la cooperazione degli Associati come un servizio riservato esclusivamente agli iscritti all'Associazione.

**A questo numero hanno collaborato:
Massimo Cerracchio, Giuseppe Dionisi,
Marino Maio, Carlo Vincenti**

SOMMARIO

Editoriale	3
Associazione	5
Veterans and vintage	8
Edicola	9
Agenda	11
Posta Aerea	13
Cent'anni di storia	17
Avventura cargo in estremo oriente	18
Un volo da Guinness	19
Capodanno a Ischia	21
Ultime dal Forum	22
Satey Report 2025	23
Spigolature celesti	25
Fuori sacco	26

In copertina:
un B 737 di Poste Italiane

EDITORIALE

Carissime/i,

quante volte, volgendo lo sguardo oltre il finestrino di un aereo, ci siamo sentiti sospesi in una dimensione di straordinaria quiete e armonia? Lassù, rapiti da una bellezza eterea, sembra risvegliarsi una voce antica.

È un richiamo ancestrale che affiora dal cuore della natura, un invito a riconoscerci per ciò che siamo: minuscoli frammenti di un organismo infinitamente più grande.

Dall'alto, i confini sono astrazioni dissolte nella meraviglia del paesaggio, i campi si intrecciano in mosaici senza fine, le città pulsano come sinapsi di energia e le coste ricamano i margini degli oceani, sotto il lento fluire di soffici nuvole rosa.

Ai nostri occhi, si profila un quadro idilliaco che chiamiamo "casa", *una geografia finalmente libera da barriere ideologiche e pretese di possesso.*

In questa visione, il pianeta si rivela nella sua essenza: un ecosistema prezioso, fragile e profondamente interconnesso, nel quale ogni forma di vita dipende da quell'aurea azzurra che ci avvolge scandendo il ritmo delle nostre azioni.

Emerge così una verità che troppo spesso lasciamo svanire nel frastuono della quotidianità: non c'è un altrove dove relegare i danni che, con i nostri comportamenti, infliggiamo all'ambiente.

In tale contesto, il pericolo maggiore è costituito dal "male" inscritto, *come peccato originale, nel DNA della specie che si considera la più evoluta.*

Quando non si realizza un *modus vivendi* virtuoso e pacificamente condiviso, prevale l'ingiustizia e la tendenza a proteggere unicamente il proprio interesse.

La cooperazione si annulla, rendendo impossibile affrontare le sfide globali, quali la tutela dell'habitat, la riduzione delle disuguaglianze e la costruzione di un futuro sostenibile, evitando guerre e distruzioni.

Ogni tipologia di governo, pur nata da intenti nobili, rivela prima o poi il limite di un potere che tende a concentrarsi nelle mani di una élite, favorendo deviazioni oligarchiche e autoritarie.

Il declino che ne scaturisce non è esclusivamente economico, ma soprattutto morale.

Nell'attimo in cui la politica si rifugia nei freddi algoritmi dei flussi finanziari ignorando il valore umano, e la corruzione oscura il merito con la legge che si piega a scudo dei forti, viene meno il patto sociale e la civile convivenza.

In un mondo che normalizza l'ingiustizia, l'integrità diventa il più alto atto di resistenza.

Separare l'autorità dalla responsabilità, condanna la società a una deriva in cui l'opulenza ignora la solidarietà.

Imperdonabile è credere che la prosperità possa fiorire nel giardino di pochi mentre tutto intorno brucia: *"non esiste felicità che possa germogliare dal fango della sofferenza altrui"*.

La pluralità non indebolisce l'unità: la realizza pienamente, perché è nell'accoglienza e nella valorizzazione delle differenze che essa trova il suo vero significato.

Come la luce del sole resta pura e unica anche quando si scompone nei colori di un prisma, allo stesso modo l'umanità conserva la sua identità fondamentale mentre si esprime attraverso una ricca diversità di culture, tradizioni e lingue.

Da questa prospettiva d'alta quota, le priorità cambiano: l'economia non è più il fine ultimo, ma torna a essere uno strumento al servizio della collettività.

Forse è proprio questo sguardo che oggi ci manca: la capacità di osser-

vare il mondo con la lucidità di chi vola alto. Guardare la "Madre Terra" con occhi consapevoli non è un esclusivo e raffinato esercizio della mente, ma un'esigenza dello spirito.

Quando smetteremo di indossare la veste di padroni e impareremo a riconoscerci in un unico grande respiro, potremo finalmente scrivere, con mano leggera e cuore aperto, le pagine di un futuro migliore.

Con affetto

Giuseppe Dionisi



ASSOCIAZIONE



Collegio dei Probiviri: Giovanni Cultraro, Nicoletta Castrignani e il Presidente, Nicola Marchetti



Revisori dei Conti: L. Kraushaar, L. Ruffini, A. Iacobini, B. Bifolco, G. Ciccarelli.

Alla ripresa dell'attività dopo le vacanze invernali si sono svolte alcune riunioni di coordinamento della Segreteria con i Responsabili dei vari servizi associativi. Prevista la ripresa delle iniziative culturali "Pomeriggio all'ANPAN" con, in particolare:

Corsi di Burraco



e di Tecnica fotografica

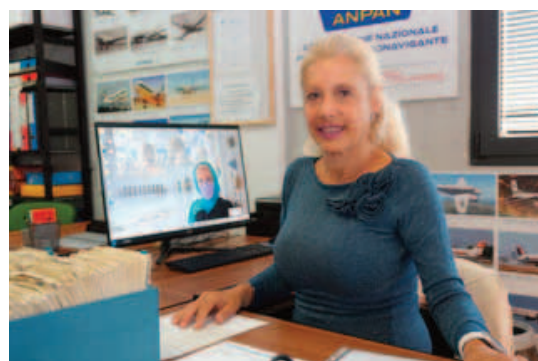


Per iscriversi e/o avere informazioni contattare il cell. 376 2517362 o scrivere a anpan@anpaninfo.it

Sospesa invece – a causa del conflitto in Medio Oriente (e non solo) la programmazione di viaggi. Il Consiglio associativo – di cui riferiamo nella pagina seguente – si è riunito il 6 febbraio, presente la totalità dei suoi componenti.



Un Consigliere: Sergio Messina



Il Segretario: Maria Antonietta (Gisa) Padovani

COMUNICAZIONE DEL PRESIDENTE CONSIGLIO DEL 6 FEBBRAIO 2026

Dopo aver festeggiato insieme il Capodanno al Resort Borgo Romantica di Ischia — un evento che, come da tradizione, ha saputo coniugare entusiasmo e sincera amicizia — l'ANPAN si affaccia a un 2026 ricco di nuove prospettive.

L'anno appena iniziato sarà scandito da un percorso condiviso: dai viaggi ai soggiorni benessere, dalle attività ricreative a quelle culturali.

Ogni iniziativa è pensata per alimentare quel senso di appartenenza che ci rende una comunità unica e coesa.

Il ricordo dei tanti amici che ci hanno lasciato di recente resta vivo nei nostri cuori.

La loro assenza è oggi in parte colmata dall'ingresso di nuovi soci, attratti dalla qualità dei nostri servizi e dall'accoglienza che ci distingue.

Questo ricambio non è solo un dato numerico, ma la prova della vitalità dell'ANPAN e della sua capacità di evolversi restando fedele ai propri valori.

Un ringraziamento speciale va a tutti gli Associati: la fiducia e il consenso quotidianamente manifestato sono il miglior supporto al nostro staff operativo, grazie al quale l'Associazione può continuare a crescere e innovarsi.

Anche il volontariato, cuore pulsante della nostra realtà, riceverà nuovo slancio.

ANPAN Social Team verrà ulteriormente potenziato per affrontare nuove sfide solidali; nonostante la perdita di figure per noi rappresentative, la forza del gruppo e la volontà di fare la differenza restano la nostra guida costante.

Guardando al futuro, l'obiettivo strategico resta l'ampliamento della nostra base operativa, accogliendo chi condivide i nostri ideali per incrementare il potenziale di tutti.

Programmiamo i prossimi mesi con determinazione e spirito costruttivo per superare insieme gli ostacoli, ottimizzando i tempi che la nostra missione richiede.

UN CHIARIMENTO PER LA POSTA ELETTRONICA

Diversi di voi ci hanno segnalato di aver ricevuto messaggi automatici dal sistema ezmlm relativi alla mailing list soci1@anpaninfo.it.

Giusto essere prudenti con tutto ciò che viene diffuso tra e-mail e messaggi.

Vorremmo rassicurarvi.

NON SONO VIRUS, SPAM O TENTATIVI DI TRUFFE TELEMATICHE.

Questi messaggi indicano problemi di consegna delle e-mail.

Potrete avere direttamente delle spiegazioni scrivendo su un motore di ricerca (es. google):

Cos'è ezmlm warning.

Proveremo a darvi qui di seguito una spiegazione. Lunga, ma necessaria.

Cos'è ezmlm? ezmlm è un gestore di mailing list che controlla automaticamente gli errori di consegna delle e-mail e mantiene aggiornato l'elenco degli indirizzi attivi.

Come funziona il sistema. Quando una e-mail non viene consegnata, ezmlm intraprende azioni automatiche per mantenere la lista aggiornata. Invia un messaggio di avviso all'indirizzo problematico. Se l'avviso fallisce, invia un messaggio di prova. Se anche questo fallisce, rimuove automaticamente l'indirizzo dalla lista.

Cause principali dei problemi:

Caselle di posta piene

Indirizzi e-mail non più validi

Filtri antispam che bloccano le e-mail

Problemi temporanei del server

Cosa fare se ricevi questi messaggi?

Verifica che la tua casella non sia piena.

Assicurati che l'indirizzo e-mail sia attivo.

Controlla nella cartella spam.

NON SPAVENTARSI, (ma essere prudenti - sì!)

e non è necessario rispondere!

Ma utile ed importante è liberare spazio: svuota la tua casella di posta elettronica di ciò che non serve.

SOSTeniamoli

Per richiedere l'intervento dell'AST

- ANPAN Social Team -

chiamare i numeri

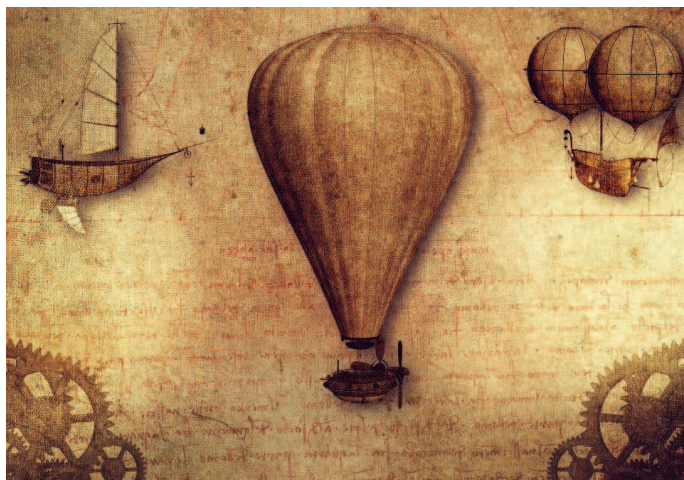
376 251 7362 - 06 5196469

VETERANS AND VINTAGE

ALLE RADICI DEL VOLO

“Quando camminerete sulla terra dopo aver volato, guarderete il cielo perché là siete stati e là vorrete tornare” – Leonardo da Vinci

Tutti sappiamo cosa sia una mongolfiera, eppure



l'alone di curiosità e mistero intorno a questo mezzo di trasporto continua a persistere. Partiamo dall'inizio: quando nasce la mongolfiera?

La storia del termine stesso mongolfiera è curiosa: in tutte le maggiori lingue europee la traduzione corrisponde a “pallone ad aria calda” (inglese: hot air balloon, tedesco Heißluftballon, francese “ballon à air chaud”, spagnolo “globo de aire caliente”).

Sembra che soltanto l'italiano abbia voluto ricordare la paternità degli inventori, coniando un nuovo termine ispirato al loro cognome.

Ci troviamo in Francia, nel tardo XVIII secolo. L'invenzione della mongolfiera è attribuita a Joseph-Michel e Jacques-Étienne Montgolfier, i figli di un ricco commerciante di carta. Per inventare il curioso mezzo di volo i due fratelli presero ispirazione dai residui di carta bruciati nel camino, che, grazie al calore, salivano, contraddicendo la legge di gravità.

Dopo una serie di sperimentazioni private, il 5 giugno 1783 ad Annonay si tenne il primo volo in mongolfiera della storia. I fortunati ospiti del cesto erano tre: un gallo, un'oca ed una pecora. Dovremo aspettare ancora qualche anno per vedere degli umani a bordo del curioso pallone.

Pochi mesi più tardi, il 19 settembre 1783, visto il successo dell'esperimento, Jacques-Étienne decise di andare a Parigi per fare una dimostrazione ufficiale della sua invenzione, davanti agli occhi di Luigi XVI e di Maria Antonietta, alla quale venne dedicata l'impresa. In mezzo alla folla accorsa a godersi il grande spettacolo, c'erano due coppie di occhi più spalancate degli altri. Appartenevano allo scienziato Pilatre de Rozier e al

Marchese d'Arlandes, i quali decisero di prenotarsi per il primo volo con a bordo degli esseri umani.

Circa due mesi più tardi, il 21 novembre 1793, il loro sogno fu realizzato. Se i due aeronauti francesi covavano da anni il sogno del volo nel loro cuore, diversa e alquanto buffa è la storia dei primi due italiani a salire a bordo di una mongolfiera. Si trattava di due contadini di nome Giuseppe Rossi e Gaetano Barzago, i quali il 13 marzo 1784 si dettero coraggio alzando un po' il gomito per poter salire sul prototipo realizzato da Paolo Andreani.



Dai primi disegni di Leonardo da Vinci



Ai modelli volanti dei giorni nostri



CI HANNO LASCIATI

Abbiamo appreso della scomparsa dei Colleghi

Angelo TERNI - CCP - (dicembre 2025)
 Giuseppe Nino GEROSA - Com.te - (gennaio 2026)
 Bruno PALLESCI - Com.te - (gennaio 2026)
 Bernardo BALESTRA - Com.te - (gennaio 2026)
 Egidio REDIVO - A/V - (gennaio 2026)
 Vittorino SANTANIELLO - Com.te - (febbraio 2026)
 Marina CONTINISIO - CCP - (febbraio 2026)
 Agostino FERRARI - Com.te - (febbraio 2026)
 Carlo LEFEVRE - T/V - (marzo 2026)

e ci associamo al dolore dei Familiari

IN RICORDO DI NINO IN VOLO NELL'AZZURRO INFINITO

A NINO GEROSA

Nino amava definirsi “figlio d’arte”.

Lo diceva con quella luce negli occhi che solo l’orgoglio più puro sa accendere.

Non era una semplice precisazione, era la sua storia.

Quella di una famiglia di aviatori: quattro generazioni strette in un unico abbraccio nello stesso cielo, unite da una passione senza confini capace di superare ogni orizzonte.

Per lui, il volo non è mai stato soltanto un mestiere. Ha rappresentato prima di tutto “un’eredità dell’anima”, un linguaggio silenzioso fatto di disciplina, coraggio e di quella libertà assoluta che si prova salendo sempre più in alto, osservando le nuvole dissolversi sotto di noi.

Come Presidente dell’ANPAN, Nino ha tracciato la sua rotta con uno stile raro: la discrezione. Il suo è stato un servizio silenzioso, ma profondamente umano. Sapeva ascoltare prima di parlare, accogliendo i bisogni altrui con una sensibilità d’altri tempi. La sua autorevolezza non aveva bisogno di alzare la voce: nasceva naturalmente dal rispetto che sapeva ispirare e dalla dedizione che metteva in ogni gesto, anche il più piccolo.

Oggi, grazie a lui, custodiamo un ricordo luminoso, una presenza viva che rappresenta una parte importante della nostra storia comune.

In questo momento sentiamo vibrare tutto ciò che ci ha uniti: le emozioni condivise, i traguardi raggiunti e quel silenzio complice di chi ha già scritto tanto, passo dopo passo, volo dopo volo.

Resta in noi una gratitudine profonda per aver camminato - e volato - al suo fianco.

Con la certezza che, anche ora che non lo vediamo, il suo esempio continuerà a indicarci la direzione, come una bussola fedele che punta dritta verso il bene.

Happy landing, Captain!

Il tuo viaggio non finisce qui.

Continua nei nostri cuori e in quell’Azzurro infinito da te tanto amato che ora ti appartiene per sempre.

^k
Giuseppe Dionisi

E COSI' SE NE E' ANDATO ANCHE GIGI REDIVO...

I meno giovani sicuramente ricorderanno questo ragazzino friulano, pieno di vita e disponibilità, che venne assunto in Alitalia a metà degli anni sessanta.

Aveva dovuto affrontare parecchi scogli nella sua vita professionale, ma non si era mai arreso: aveva superato le varie prove con positività: ogni volta che ci si incontrava, nei vari Centri Equipaggi, mi comunicava la sua felicità per essere ancora nel mondo dei Naviganti.

E la soddisfazione più grande è stata, senza dubbio, quella di poter concludere la sua carriera rientrando nuovamente in Alitalia, alla fine degli anni novanta.

Uguale coraggio e positività ha dimostrato nel gestire la sua malattia in questi ultimi anni.

Aveva un grande senso della Famiglia, a cui invio le mie più sentite condoglianze insieme ad un affettuoso pensiero e ricordo.

Paola Zanetti

* * *

UN CIAO AD AGOSTINO,

Una particolare emozione personale vissuta al servizio funebre del 28 febbraio 2026 per

Agostino Ferrari Com.te AZ B747

da me conosciuto nel 1953 alla RCAF 4FTS di Penhold Alta Ca.

Un collega prezioso ed un amico che sarà difficile dimenticare.

Un saluto a tutti.

Alberto Servi

EDICOLA

LIBRI IN ASSOCIAZIONE

Avventure di un pilota nella compagnia di bandiera negli

anni '60/'70 (di Guido Enrico Bergomi)

Una giornata di volo (di A. Pellegrino)

Hijacking (di A. Pellegrino)

Quelli della stanza uno (di A. Pellegrino)

Benvenuti a bordo (di A. Pellegrino)

Il pilota di Arafat (di Lucilla Quaglia)

Elicotteri in sicurezza (di Agostino Guagenti)

L'intreccio (di Luigi De Rosa)*

Come rondini nel cielo (a cura di Giuseppe Dionisi)*

La Caccia Ognitempo in Italia (di Ugo Squarciaricchi)

Un cerchio nel cielo (di Bruno Cirignano)

Volare, amare, morire (di Bruno Borghi)

Slim (biografia aeronautica di Antonio Ceriani)

1903 - 2003 - Cent'anni di aviazione (AA. VV.)

La mia Alitalia (a cura di A. Pellegrino)

Ricordi di un pilota (di Norberto Donati)

Curiosità marine (di Gian Carlo Cagnoni)

La mia vita in tre acronimi (di Gian Carlo Cagnoni)

Un volo è per sempre (a cura di G. Dionisi e A. Palmieri)

La guerra aerea (di Piero Soré)

L'aviazione nel Nord-Est (di Piero Soré)

Vedo quattro rosse (di Filippo Capuano)

Passeggeri turbolenti (di Filippo Capuano)

Diario di una Lince (di Italo A. Mauretto)

Trattarello di meccanica quantistica, ma non solo per..." (di Federico Sacchetti)*

Le scuole di volo Alitalia (di A. Pellegrino) *novità*

Obiettivo Spitsbergen (di M. Cerracchio) *novità*

* *Da prenotare*

IL MERCATINO AERONAUTICO

Inoltre sono disponibili fino ad esaurimento:

- DVD - Storia dell'Asso C. Petrosellini - 10 €.

- DVD - AZ History - Come eravamo - 10 €.

- DVD - Angeli del cielo - 10 €.

- DVD - Una vita per aria - A. Pellegrino - 13 €.

- **Raccolta DVD degli Assi dell'Aviazione.**

Storia della Regia Aeronautica raccontata da otto piloti intervistati da Claudio Costa.

Disponibile in Sede al costo di 15 euro.

www.roninfilmproduction.com

I volumi e gli oggetti del Mercatino sopra elencati possono essere inviati anche per posta con addebito spese di spedizione.



RONIN FILM PRODUCTION

www.roninfilmproduction.com



DALL'ALA LITTORIA AI SERVIZI AEREI SPECIALI

Un film documentario narrato da Francesco Volpi.

Da un'idea di Adalberto PELLEGRINO

Realizzazione Claudio COSTA e Lorenzo RUFFINI

Durata 65 Min.

Francesco Volpi nasce a Trento nel 1914. Dopo aver conseguito la laurea in Giurisprudenza inizia a volare a Cameri nel 1935, con il Breda 15. Continua la guerra nel Mediterraneo e in totale completa 236 missioni di guerra. È tra i piloti addestrati per un attacco a New York, ma gli eventi dell'8 settembre cambiano il suo destino...

Si può richiedere il DVD a 20,00 euro, scrivendo a roninfilmproduction@gmail.com Il disco verrà inviato per posta.

Disponibile anche per gli abbonati al canale youtube ronin film production

NON SOLO VOLO



“OBIETTIVO SPITSBERGEN”

di Massimo Cerracchio

Ed. il Frangente - pp.208 - Prezzo: € 24,50

Cari Colleghi, vi presento questo lavoro di due anni che vede oggi la luce alla mia 'veneranda' età di 87 primavere, ma che riguarda le mie esperienze di vita in mare di oltre 50 anni fa, quando fui nominato Comandante della nostra amata Compagnia di Bandiera, l' Alitalia. Così ho potuto beneficiare di due periodi di aspettativa di sei mesi ciascuno, (cosa che non mi avrebbe consentito di fare l' Aeronautica Militare, che resta comunque il mio primo grande amore perché mi ha donato le ali per volare). Con queste due lunghe pause di attività di volo ho traversato prima l' Atlantico nell'inverno 1974-75 e dopo cinque anni il Grande Nord nell'estate 1980, grazie ai permessi concessimi dai miei due Capo Piloti del tempo, i Comandanti Brazzola del DC-9 e Fiorini del B727. Soprattutto il primo mi ha aiutato moltissimo, intercedendo presso la Direzione Assistenti di volo, dove mi hanno permesso di inserire nel mio “equipaggio di mare” anche Annette Huart, giovane Assistente di volo della quale mi

ero innamorato, una delle 250 ragazze europee assunte perché in Italia c'era penuria di giovani donne che parlassero bene le lingue. Questo ha comportato che parecchie italiane famiglie soffrissero in conseguenza di questa decisione aziendale ma, nel mio caso, sono rimasto sempre in buoni rapporti con Annette che oggi, a 80 anni suonati, possiamo considerare una “old flying chicken”! A proposito, vorrei invitarla al vostro prossimo tradizionale pranzetto di ottobre, se ci consentirete di parteciparvi, per una breve presentazione del libro, compresa la proiezione di un filmato di 15' sul viaggio in Artico, che la sorte mi ha concesso di compiere con un giovane alpinista, Riccardo De Riso che allora aveva 21 anni, e che in teoria avrebbe potuto essere mio figlio. Anche se l' Artico avevo pensato di farlo con Annette, la nostra storia d'amore era arrivata al capolinea, e forse sono arrivato con Riccardo dove con Annette non sarei mai arrivato. Nonostante il mio dolore per la rinuncia ad avere Annette al mio fianco, il Destino (o se preferite la Provvidenza) mi ha indicato la nuova strada. Invece per la seconda aspettativa fu molto più semplice ottenere dal Comandante Fiorini il nulla osta aziendale anche se era un viaggio in piena estate, perché allora l'Alitalia dichiarava di avere 300 Piloti in esubero ed io partivo con un ragazzo, studente universitario. Questa svolta nella mia storia dimostra che ci vuole una buona stella (o se preferite un buon “ange gardien”) per avere il vento in poppa nella lunga vita vissuta tanto che la considero, anche se irregolare e piena di 'correzioni di rotta', una bella esperienza da ricordare negli anni di serena quiete che confido mi aspettano, in attesa che il mio Destino si compia.

Massimo Cerracchio

Il libro è disponibile in Associazione, al prezzo scontato di € 20,00 (venti euro). Gli Associati che desiderano comprare una copia la possono già prenotare per poi ritirarla in Sede versando la somma richiesta. Per



chi è fuori Roma sarà possibile inviarne uno con spedizione 'piego di libri'.

Al termine del corrente anno l'autore invierà un contributo all' Anpan, come previsto dallo Statuto dell'Associazione, per il Fondo di Solidarietà.

AGENDA

23 dicembre 2025 - L'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) ha contestato a Ryanair Dac - con responsabilità solidale della capogruppo Ryanair Holdings plc - l'adozione, a partire da aprile 2023 e per un periodo che si estende almeno fino ad aprile 2025, di pratiche abusive volte a comprimere l'attività delle agenzie di viaggio che impiegano i voli Ryanair come input per pacchetti e servizi turistici.



Secondo l'Antitrust, la compagnia detiene una posizione dominante nel mercato a monte dei servizi di trasporto aereo di linea passeggeri, nazionali ed europei da e per l'Italia, mercato cruciale per le agenzie di viaggio on-line e tradizionali (On-line Travel Agency, Ota e retail). Per tali violazioni l'Agcm ha irrogato una sanzione pari a 255.761.692 euro.

6 gennaio 2026 - All'aeroporto di Rimini non si capiva perché le lepri erano fortemente agitate. La causa? I lupi. Nella mattinata sono stati infatti avvistati quattro lupi e da quel momento è emersa la necessità di trovare una soluzione al problema. Con l'aiuto del Nucleo Carabinieri e Forestale di Rimini e grazie alle tracce sulla neve si è capito da dove erano entrati e poi usciti dal sedime aeroportuale e quindi sigillata ogni possibilità di accesso. Intanto – però - l'unico volo previsto, quello Wizz Air da e per Tirana, è stato cancellato.

15 gen. - Lo scalo "Giovanni Battista Pastine" di Roma-Ciampino ha ottenuto per la prima volta la classificazione a 4 stelle di Skytrax, riconoscimento internazionale che misura la qualità complessiva dell'esperienza passeggeri. Gestito da Aeroporti di Roma (gruppo Mundy's), Ciampino entra così nel novero dei migliori aeroporti regionali europei nella fascia 2-5 milioni di

passeggeri, dopo il 5 stelle assegnato al "Leonardo da Vinci" di Fiumicino nel 2022 e confermato nell'aprile 2025.

17 gen. - Nel 2025 sono stati oltre 229 milioni i passeggeri negli aeroporti italiani, con un incremento del +5% rispetto al 2024. Questi i primi dati emersi dall'analisi fatta dall'Enac (Ente nazionale aviazione civile) sul traffico aeroportuale del 2025 e pubblicata nel documento "Executive Summary – Dati di traffico 2025".

21 gen. - AIR FRANCE COMMEMORA IL 50° ANNIVERSARIO DEL PRIMO VOLO COMMERCIALE DEL CONCORDE

Mercoledì 21 gennaio 1976, alle 12:40, il Concorde di Air France, con la registrazione F-BVFA, effettuò il suo primo volo commerciale verso Rio de Janeiro, con uno scalo a Dakar. Dopo un tempo di volo di soli 7 ore e 26 minuti, Air France inaugurò la sua era supersonica, che sarebbe continuata per 27 anni, fino al 2003. Con un'altitudine di crociera di circa 60.000 piedi – il doppio rispetto agli altri aerei a lungo raggio – i passeggeri potevano ammirare l'orizzonte curvo della Terra.



22 gen. - Il Parlamento europeo ha dato il via libera al testo che aggiorna le regole Ue sui diritti dei passeggeri aerei. Con 632 voti favorevoli, 15 contrari e 9 astensioni gli eurodeputati hanno confermato le tutele vigenti dal 2004: indennizzi compresi tra 300 e 600 euro commisurati alla distanza del volo. È stata bocciata la proposta dei governi di contenere le compensazioni per i ritardi oltre le tre ore con un tetto massimo di 500 euro. La risoluzione difende inoltre il diritto al rimborso o alla riprotezione in caso di cancellazione o negato imbarco e sollecita procedure più snelle per ottenere i risarcimenti, introducendo moduli precompilati.

23 gen. - Apre la Pet Area dell'aeroporto di Cagliari: al piano arrivi, tra il bar e le uscite Schengen, i nuovi spazi dedicati in esclusiva ai cani, ai gatti ed ai loro accompagnatori. L'inaugurazione ufficiale è avvenuta oggi, alla presenza del presidente Enac.



2 febbraio - Il gruppo Lufthansa ha formalizzato l'ingresso in ITA Airways acquisendo il 41% del capitale per 325 milioni di euro, segnando l'inizio dell'integrazione con il colosso tedesco. Il Ministero dell'Economia italiano detiene il restante 59%, con piani per far salire Lufthansa al 90% del capitale, consolidando Roma Fiumicino come hub.

5 feb. - *“Trovato un accordo per scongiurare i licenziamenti coatti da parte della compagnia aerea Vueling”*. A riferirlo unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti, Anpac, in merito all'intesa al ministero del Lavoro con il vettore aereo spagnolo, a seguito della procedura di licenziamento collettivo avviata nel 2025 per 84 assistenti di volo, impiegati presso la base di Roma-Fiumicino.



6 feb. - Nella giornata inaugurale delle Olimpiadi l'Airbus 320-200 EI-DSY ITA Airways nei colori Winter Games Milano Cortina 2026 e ha effettuato 7 tratte di volo. Questo aereo è stato trasformato nella livrea base ITA Airways aggiungendo con l'aiuto di decalcomanie nella fusoliera titoli e motivi generati dall'idea di Emiliano Ponso, illustratore.

22 feb. - Trenta anni fa due astronauti italiani furono lanciati insieme in orbita. Esattamente il 22 febbraio 1996, Maurizio Cheli ed Umberto Guidoni partirono a bordo della missione STS-75 dello shuttle Columbia per un volo nello spazio che sarebbe durato fino al successivo 9 marzo. Durante il volo, il secondo test del satellite italiano TSS-1R ("a filo") raggiunse quasi 20 km prima della rottura del cavo, segnando un momento storico per la tecnologia spaziale.

25 feb. - Per il nono anno consecutivo l'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma-Fiumicino si conferma al vertice in Europa per la qualità dei servizi offerti ai viaggiatori nella categoria dei grandi hub con oltre 40 milioni di passeggeri. A decretarlo, attraverso gli Airport Service Quality (Asq) Customer Experience Awards 2025, è stata l'associazione internazionale di categoria Airports Council International (Aci) World, che ha premiato, per il terzo anno consecutivo, anche l'aeroporto "G. Battista Pastine" di Ciampino, nella categoria degli scali tra i 2-5 milioni di viaggiatori.

26 feb. - Il personale dei vettori ITA Airways ed easyJet incrocia le braccia per 24 ore. La mobilitazione è stata indetta da Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti, Ugl Trasporto Aereo ed Anpac, dopo che le trattative non hanno portato a risultati soddisfacenti. Le sigle richiamano l'urgenza di rinnovare il contratto collettivo di lavoro scaduto a dicembre 2024.

1 e 2 marzo - La guerra in Iran e nella zona del Golfo e la conseguente chiusura dello spazio aereo sulla regione ha provocato la cancellazione di oltre 5 mila voli con il coinvolgimento di oltre due milioni di passeggeri.



POSTA AEREA

L'INNOVAZIONE CHE PER PRIMA SCOSSE IL MONDO DELLE COMUNICAZIONI

La nostra ricerca sulla storia della posta aerea in Italia ci ha riservato una ulteriore inaspettata sorpresa. Navigando in rete siamo venuti a conoscenza della pubblicazione di un volume dedicato alla nostra compagnia aerea LATI, Linee Aeree Transcontinentali Italiane la quale ha operato dal dicembre 1939 al dicembre 1941 fra l'Italia e il Brasile. Il libro contiene essenzialmente notizie sulle trasvolate atlantiche fatte da questa compagnia mettendo in particolare evidenza il traffico di posta da essa trasportata con una abbondante varietà di foto di buste, francobolli e cartoline tutte nei colori originali.



Il libro è pubblicato da un gruppo britannico denominato ICSC "Italian and Colonies Study Circle" la cui denominazione non poteva non suscitare il nostro interesse. Per quale motivo è mai nato all'estero un circolo dedicato all'Italia e alle sue colonie? Nella sua pagina home un'esplicita scritta ci invitava a scoprire il perché: "(why Italy? Click here!)"

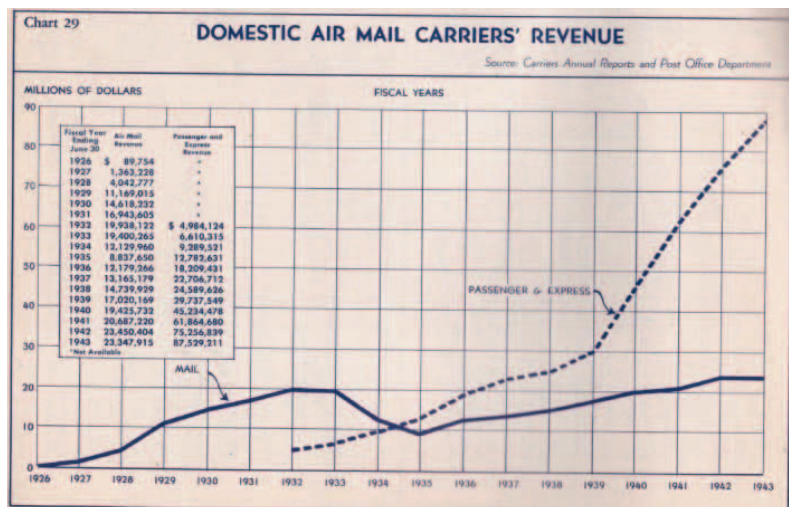
LA HOME PAGE DEL CIRCOLO

La lettura di queste due pagine mette in luce parole di apprezzamento nonché lusinghiere informazioni sulla nostra storia aero-filatelica di cui vi anticipiamo poche righe di introduzione:

Perché è un grande paese da collezionare - con quanti altri paesi si può iniziare la propria collezione dall'anno 1250 o forse prima? Da lì ci si può addentrare nella storia postale di Principati, Regni, Stati e Repubbliche che sono apparsi e morti abbastanza regolarmente. Se il vostro interesse è rivolto esclusivamente agli adesivi, dal 1851 in poi c'è un'ampia gamma da cui scegliere, dai classici ai moderni commemorativi....

La nostra ricerca partita da un grafico che mostrava come il trasporto della posta ha costituito la prima forma di revenue per le compagnie aeree, ci ha introdotto senza volerlo nel mondo dei collezionisti filatelici, qui abbiamo scoperto il primato italiano nel primo servizio postale al mondo.

POSTA VIA AEREA, UN PRIMATO ITALIANO NEL MONDO



Nella storia dell'aviazione civile vi è un particolare da pochi conosciuto il quale, proprio per questo motivo, merita di venir ricordato. Il grafico che segue ci introdurrà sul tema.

In esso appare evidente come dal 1926, anno in cui iniziò l'era dell'aviazione commerciale statunitense, fino al 1932 negli Usa il mezzo aereo veniva usato solo ed esclusivamente per il trasporto della posta aerea.

Fu soltanto dal 1932 (linea tratteggiata) che iniziarono le operazioni per il trasporto dei passeggeri, ma una tale tipologia di revenue solo a partire dal 1935-1936 iniziò a prevalere su quella derivante dal trasporto postale.

Negli Usa il timore di salire su un mezzo che staccava le ruote da terra e si librava nell'aria era evidente e, tutto sommato, comprensibile.

Nel continente europeo invece le cose andarono diversamente. Da noi prima del 1926 erano già attive diverse compagnie fra le quali vanno ricordate le francesi Latecoere e la Farman (dal 1919), in Olanda aveva già preso il via la KLM. Il primo volo KLM ebbe luogo il 17 maggio 1920. Il primo pilota della compagnia, Jerry Shaw, portò l'aereo dall'aeroporto di Croydon, Londra, ad Amsterdam. Il volo



Fokker.IX

venne operato con un De Havilland DH.16) noleggiato (già agli albori dell'aviazione civile vi era il leasing!), che trasportava due giornalisti britannici e diverse testate di giornali. Nel 1920, KLM trasportò 440 passeggeri e 22 tonnellate di merci e posta. Nell'aprile 1921, dopo la pausa invernale, KLM riprese i suoi servizi utilizzando vari aerei olandesi della Fokker (e iniziò i servizi di linea).

Parlando di aviazione commerciale in quegli anni l'Europa era decisamente più avanti rispetto agli Usa. Ma tornando a trattare del trasporto di posta via aerea vi è da ricordare un primato italiano, da pochi conosciuto.

Era il 1917 quando su un volo Torino-Roma viaggiava non un passeggero ma la posta. Fu in occasione di quel memorabile evento che fu stampato il primo francobollo che raffigurava il volto del re Vittorio Emanuele III, e riportava la scritta "Esperimento Posta Aerea, Maggio 1917, Torino-Roma - Roma-Torino".

A questo punto saranno in molti a chiedersi come ciò fu possibile dal momento che in Italia ancora doveva nascere una compagnia aerea. Ebbene questo volo non fu svolto da alcuna aerolinea in particolare. Il 22 maggio il tenente Mario de Bernardi, pilota collaudatore della Pomilio e padre di Fiorenza de Bernardi, decollò dall'aviosuperficie Torino-Aeritalia per raggiungere la Capitale con 200 chili di posta e 100 copie del quotidiano La Stampa, per ritornare indietro il giorno 27 dello stesso mese. I francobolli del costo di 24 centesimi furono venduti



Airco DH.16 con moto per trasporto su strada

nei tre giorni antecedenti alla partenza, limitati a tre esemplari a persona. Ne vennero stampati 200 mila esemplari presso l'Officina carte valori di Torino. Inizialmente il volo era stato programmato per il giorno 20 maggio, ma fu effettuato solo il 22 a causa del maltempo. I francobolli per inviare la posta si potevano acquistare unicamente nelle due città protagoniste dell'esperimento ovvero Torino e Roma. Fu così che impiegando circa quattro ore per la prima volta nella storia volarono verso Roma due quintali di corrispondenza. Quindi un primato come primo volo postale, un primato come francobollo aero-postale che rimane negli annali della storia come il primo francobollo di posta aerea emesso al mondo.



PILLOLE DI STORIA: MARIO DE BERNARDI EFFETTUA IL PRIMO VOLO POSTALE D'ITALIA

Nella foto collage dell'evento, riportato nella pagina seguenti, una delle Cartoline Postali Commemora-

tive del “**Primo Volo Esperimento di Posta Aerea Torino-Roma-Torino**” che volò sul Pomilio di Mario de Bernardi, ed il primo francobollo ufficiale di posta aerea al mondo, emesso dalle poste Italiane, proprio per il volo del 23 maggio 1917.



Per anni poi la corrispondenza trasportata in volo per accorciare i tempi di consegna, ha visto tutti gli Stati emettere appositi francobolli con un valore nominale superiore a quelli della posta ordinaria. Le buste riservate a questo tipo d'inoltro venivano corredate di una etichetta aggiuntiva azzurra, che riportava la ben nota scritta



“Posta aerea, By air mail, Par avion”.

In via non ufficiale vanno poi ricordati i diversi esperimenti che furono fatti prima di quello del 1917, il più conosciuto dei quali è quello dell'aeroporto di Campo di Marte di Firenze, e quello con l'idrovolante Napoli-Palermo-Napoli. Questa tipologia di servizio ha perso progressivamente importanza nel tempo a causa dell'evolversi dei trasporti mondiali, che prediligono il trasporto aereo anche per la posta ordinaria nazionale. L'Italia, ad esempio, ha emesso l'ultimo francobollo di posta aerea nel 1973 (vedi immagine sottostante) e comunque la posta via aerea è stata sostituita in tutto il mondo dalla posta prioritaria, pur facendo ancora uso di mezzi aerei.

L'ULTIMO FRANCOBOLLO DI “POSTA AEREA” EMESSO IN ITALIA



L'ultimo francobollo di posta aerea emesso in Italia è stato quello da 150 lire della serie dedicata al cinquantenario dell'Aeronautica Militare, emesso il 28 marzo 1973. (secondo *Mezzo Secolo di Repubblica*). Questo francobollo rimase valido fino al 12 maggio 1992.

E GLI STATI UNITI?

Fu solo nel 1918, l'anno successivo al Torino-Roma-Torino che il Dipartimento delle Poste degli Stati Uniti emise il primo francobollo di posta aerea appositamente destinato a questo scopo. Questa emissione ha una storia molto particolare: pur non avendo la dicitura “air mail” o “air post” stampata su di esso, mostra un aereo Curtiss JN-4, ma una serie



di essa composta da 100 esemplari fu trovata con un errore di inversione, noto come “Inverted Jenny”, e ciò in quanto l'immagine dell'aereo al centro è invertita rispetto alla cornice esterna. Tale plateale errore ne ha fatto presso i collezionisti una specie di “Gronchi Rosa”.

LE POSTE ITALIANE E GLI AEREI

LA COMPAGNIA AEREA ITALIANA PIÙ VECCHIA ATTUALMENTE IN SERVIZIO

Da anni – con la tariffa unica – la posta viaggia indifferentemente in treno od aereo; e rimane un ricordo sbiadito dal tempo la rete dei voli postali notturni che si animava sui cieli del nostro Paese



seguito delle concessioni date dal Ministero delle Poste e Telecomunicazioni dapprima all'Alitalia e – in seguito – all'ATI e alla Mistral Air.

Attualmente le Poste italiane eserciscono una propria società, la POSTE AIR CARGO

La compagnia nacque dalla grande passione per il volo dell'attore Bud Spencer (Carlo Pedersoli), maturata dopo aver pilotato un aereo da turismo nel film del 1972 (...più forte ragazzi!). Tale passione lo spinse a conseguire il brevetto di pilota privato e a fondare, nell'estate del 1981, la società. Dopo alcuni anni dedicati esclusivamente a voli privati – ad esempio un bimotore Grumman Gulfstream G-159 effettuava collegamenti irregolari per Lampedusa e Pantelleria. La trasformazione in vera compagnia aerea avvenne nel 1984, con l'avvio delle attività nel settore merci. Successivamente, Mistral Air si dotò di altri aerei, in particolare BAe 146, con cui iniziò a operare voli a medio raggio per conto della compagnia olandese TNT. All'inizio degli anni '90, Bud Spencer cedette la società, interamente e a titolo gratuito, a TNT: la gestione era divenuta troppo impegnativa per essere sostenuta personalmente da Pedersoli e la cessione permise all'azienda di proseguire nella sua crescita. Nell'estate del 1994 iniziarono i voli charter passeggeri con bireattori Boeing 737.



Boeing 737 400 SF



Boeing 737 BCF

Nel 2002, TNT vendette la maggioranza dell'impresa a Poste Italiane, che ne divennero azionista unico nel 2005. Dal 2010, Mistral Air ha partecipato al Programma Internazionale EMMS di International Post Corporation.

Nel dicembre 2017 fu licenziato il 50% dei piloti dei Boeing 737, ma nel novembre 2018 i lavoratori vennero reintegrati a seguito di una sentenza del Tribunale di Napoli. Nell'estate dello stesso anno, terminarono comunque le attività passeggeri e la compagnia si concentrò esclusivamente sul trasporto di merci e posta. Nel mese di luglio furono anche aboliti i collegamenti verso Lampedusa e Pantelleria.

Il 1° ottobre 2019, la proprietà decise di cambiare la ragione sociale in Poste Air Cargo, chiudendo con il passato e con il nome originario attribuito dal fondatore.



Silvia Baldussu, F/O su B 737 per Poste Air Cargo.

E PER IL FUTURO?

SARANNO UTILIZZATI ANCHE I DRONI

L'evoluzione e i progressi dei mezzi di trasporto stanno già facendo fare a Poste Italiane dei test con l'impiego di droni cargo, che decollano da Bagnoli e atterrano con il loro carico nell'isola di Procida.



Il drone cargo FB3 di FlyingBasket

100 ANNI DI STORIA - AMERICAN AIRLINE



American Airlines è una compagnia aerea maggiore statunitense di proprietà di American Airlines Group, la più grande compagnia aerea al mondo in termini di passeggeri e numero di aerei. Ha sede a Fort Worth, Texas ed effettua voli di linea in tutto il mondo, dal Nord America ai Caraibi, Centro America, Sud America, Oceania, Europa e Asia. Oltre al suo hub principale di Dallas/Fort Worth.

American Airlines è stato membro fondatore dell'alleanza Oneworld, dell'alleanza transatlantica con British Airways, Iberia e Finnair, dove coordina tariffe e servizi, e dell'alleanza transpacificca con Japan Airlines. La sussidiaria compagnia aerea regionale Envoy (ex-American Eagle Airlines) opera i servizi regionali in collaborazione con SkyWest Airlines ed ExpressJet Airways. I voli operati da Chautauqua Airlines per American Airways nacque da una fusione di 82 piccole compagnie aeree attraverso una serie di acquisizioni avvenuta nel 1930 e riorganizzazioni: inizialmente, American Airways era un marchio comune utilizzato da un certo numero di vettori indipendenti. Tra queste, Southern Air Transport in Texas, Southern Air Fast Express (SAFE), negli Stati Uniti occidentali, Universal Aviation negli Stati Uniti medio occidentali (che operava linee aeree e ferroviarie transcontinentali), Thompson Aeronautical Services (che operava la rotta Detroit-Cleveland dall'inizio del 1929) e Colonial Air Transport nel Nord-Est del Paese. Come molti vettori del periodo, American ha guadagnato importanza trasportando posta negli Stati Uniti.

Nel 1934 l'American Airways Company fu acquisita da Errett Lobban Cord, che la ribattezzò in "American Air Lines". L. E. Cord assunse l'imprenditore texano Cyrus Rowlett Smith per gui-

dare la società. Smith lavorò con Donald Douglas per sviluppare il Douglas DC-3, aereo per il quale American Airlines fu cliente di lancio nel 1936. Con il Douglas DC-3 American fu la prima compagnia aerea ad essere in grado trarre guadagno e profitto esclusivamente con il trasporto passeggeri in quanto le altre compagnie statunitensi non guadagnavano se non trasportando la posta. American cominciò a chiamare i Douglas DC-3 "ammiragli" della flotta, istituendo così l'Admirals Club per i clienti più fedeli.

American Airlines fu la prima a collaborare con Fiorenzo LaGuardia per la costruzione di un aeroporto a New York divenendo proprietaria della prima lounge aeroportuale al mondo nel nuovo Aeroporto Fiorenzo LaGuardia, chiamandola Admirals Club. Inizialmente vi si poteva entrare solo su invito, ma per problemi di discriminazione la lounge divenne accessibile a tutti previo pagamento. Successivamente anche altre compagnie aeree istituirono le lounge.



Un B 737 della società con la livrea celebrativa del centenario

Dopo la seconda guerra mondiale American Airlines acquistò American Export Airlines, rinominandola in American Overseas Airways), compagnia dedicata a servire i voli transatlantici per l'Europa. AOA venne venduta a Pan Am nel 1950. American Airlines fondò un'altra filiale, la Líneas Aéreas Americanas de Mexico SA, per i voli in Messico, dove ci costruì diversi aeroporti.

AVVENTURA CARGO IN ESTREMO ORIENTE

Era circa il 2001 e all'epoca volavo sul Boeing 747 Cargo, cioè non trasportavo passeggeri, ma solo merci. Ero stato posizionato per due mesi a Osaka in Giappone per i collegamenti con Shanghai (Cina) e New Delhi (India).

Una sera era previsto il volo diretto Osaka - New Delhi e ci dirigemmo verso l'aeroporto Kansai di Osaka. (È importante sapere che è un aeroporto ideato dal nostro architetto Renzo Piano e costruito nel golfo di Osaka con materiale di scarto). Preparato l'aereo con il pieno di merce e di carburante decollammo alla volta dell'India. Le comunicazioni radio con i centri di controllo giapponesi si svolsero senza problemi. Sorvolando Fukuoka (ultimo punto di riporto lasciando il Giappone), venivamo autorizzati a contattare Shanghai.

Contattando Shanghai dissi il nominativo del volo che era Alitalia 780.

Appena fatto l'Ente di controllo cinese ci dice che non eravamo autorizzati ad entrare nel loro spazio aereo poiché non era previsto il sorvolo della Cina da un aereo con quel nominativo. Effettivamente il volo viaggiava con otto ore di ritardo, ma non pensavamo che l'Alitalia si fosse dimenticata di segnalarlo agli enti di controllo cinesi. Dopo mie insistenze, dato che comunque era un volo che effettuava quel sorvolo settimanalmente e da tempo, il controllo cinese mi ribadiva categoricamente di non sorvolare il loro territorio e di tornare indietro.

A questo punto decidemmo di tornare indietro, onde evitare spiacevoli conseguenze quali essere affiancati dai Mig cinesi ed essere costretti ad atterrare in chissà quale aeroporto.

Tornammo quindi indietro cambiando rotta a sud sull'isola di Taiwan, sull'aerovia Ambra 1. Faccio presente che l'Ambra 1 è un'aerovia (autostrada del cielo) molto importante che collega l'Estremo Oriente all'Europa.

Saremmo quindi arrivati a New Delhi passando su Taiwan, Hong Kong e Bangkok.

Sorvolando Okinawa, ultimo riporto del controllo a sud del Giappone, venivamo autorizzati a contattare Taiwan per le relative autorizzazioni al sorvolo della loro isola. Ma anche Taiwan non ci dà il permesso in quanto privi di autorizzazioni.

A questo punto non ci rimaneva altro che tornare a Osaka. Considerato che ci trovavamo in un ufficio che volava a 900 km orari e a 11 Km di altezza dovevamo prendere rapide decisioni, onde

evitare spiacevoli conseguenze.

Durante il nostro rientro a Osaka si presentò un altro problema: eravamo troppo pesanti per non aver consumato tutto il carburante che serviva ad arrivare fino a New Delhi. Infatti esiste un peso massimo all'atterraggio per non sollecitare oltre misura la struttura dell'aereo. Dovemmo così, purtroppo, effettuare lo scarico rapido del carburante (Dump Fuel) per avere il peso corretto al momento dell'atterraggio.

Una volta arrivati ad Osaka facemmo le nostre rimostranze al Capo scalo che non aveva provveduto a comunicare il nostro sorvolo alla Cina.

Avendo superato abbondantemente le ore di servizio saremmo potuti tornare in albergo, ma decidemmo di riposare sull'aereo e di ripartire non appena fossero arrivate le opportune autorizzazioni. Dopo circa due ore ripartimmo ma percorrendo solo l'Aerovia Ambra 1 cioè Taiwan - Hong Kong - New Delhi. Ricordo che al mio arrivo in India, dopo circa 11 ore di volo, stramazcai sul letto e dormii per 15 ore di fila.

Neanche dieci giorni dopo, per la stessa tratta, si creò una situazione simile contattando Shanghai. Premetto che ogni volo ha un suo nominativo corrispondente ad un numero. Quella sera eravamo Alitalia 780. Il controllo di Shanghai chiese se per caso fossimo il volo 785 ed io, per timore che si verificasse la stessa situazione del volo precedente, risposi affermativamente anche se non era vero. Con questa bugia fummo autorizzati a sorvolare la Cina! Lo stesso problema si sarebbe ricreato quando, lasciata la Cina, entravamo in India. Con quale nominativo dovevo presentarmi? Ricordo che cincischiai delle parole quasi incomprensibili e il controllo aereo indiano mi autorizzò a proseguire fino a destinazione cioè New Delhi.

Un rientro all'aeroporto di partenza costava alla Compagnia milioni e milioni di lire, per cui fui contento che, grazie alla mia bugia, ne avesse risparmiato un bel po'.

Tutto è bene quel che finisce bene.

Marino Maio



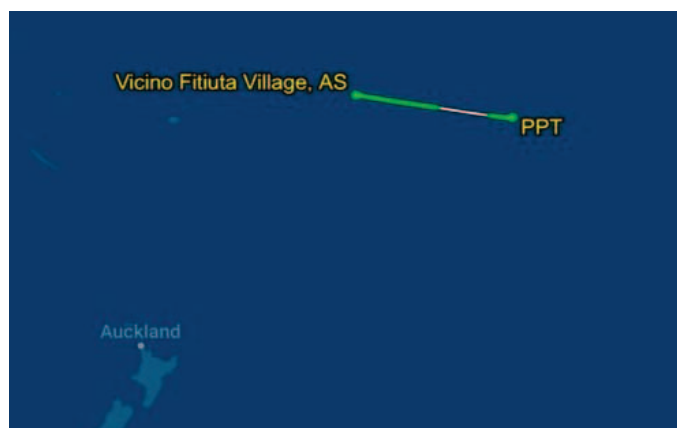


L'ATR72-600 che ha fatto quasi il giro del mondo

vi é rimasto fino al 18 marzo 2023. Nel frattempo sempre nel luglio 2022 ha assunto le marche 2-YAMR. Nel marzo 2023 diventa F-ORVP e vola con Air Tahiti con primo servizio il 31 marzo 2023. L'aereo viene battezzato Heturere. Se con l'aerolinea precedente aveva volato all'interno del Myanmar oppure su Bangkok e Singapore. Invece con Air Tahiti il suo compito, insieme agli altri "fratelli", era di trasportare passeggeri e un pò di cargo da Papeete in Polinesia Francese verso le diverse destinazioni del network sparso tra i vari gruppi di isole. Qualcuna da citare sono ad esempio le isole della Società, le Australi, le Gambier, le Tuamotu e le Marchesi. Tutti luoghi serviti fino ai primi di gennaio di quest'anno quando l'aereo ha effettuato i suoi ultimi voli commerciali.

L'ultimo volo con Air Tahiti

Risale all'8 gennaio scorso l'ultimo volo commerciale con Air Tahiti. Il velivolo aveva operato una



Agli antipodi dell'Italia

Raiatea – Bora Bora con dirottamento a Papeete come VT446.

Poi un lungo volo come F-ORVP da Papeete verso Singapore con scali a Nadi, Port Vila, Cairns, Denpasar. Tra il 23 ed il 25 gennaio.

Il 14 aprile ha fatto un volo prova spingendosi nello Stretto di Malacca tra Penisola Malese e Sumatra.

Il 15 aprile é volato con lo stesso percorso a ritroso da Singapore verso Papeete, via Denpasar, Cairns, Port Vila, Nadi. È arrivato il 17 aprile.

Un test flight il 6 maggio come VT002 di un'ora e 39 minuti Papeete-Papeete. Poi uno il 30 giugno di un'ora e 14 minuti tra Papeete e Papeete.

Un viaggio da 11 giorni e oltre 20 fusi orari.



In rosso il percorso di parte del tragitto

CAPODANNO A ISCHIA

Capodanno al "Romantica Resort & Spa di Ischia": dove ogni anno la magia si rinnova, trasformando la tradizione in un'esperienza unica e vibrante, capace di regalare emozioni che rimarranno scolpite nel cuore.

Nel corso di un'avventurosa escursione, un gruppo di nostri intrepidi esploratori ha vissuto un incontro inaspettato e affascinante: tra i sentieri dell'isola, si sono imbattuti nell'inviato del celebre

quotidiano "Il Mattino", dando vita a un momento di autentica sorpresa e condivisione.

G. D.



Il dinamico Gino si esercita nell'estrazione dei numeri della TOMBOLA con relativi detti della "Smorfia"



IL MATTINO

piccolo
supermercati

€ 1,20 ANNO CXXXIII - N° 357
ITALIA

Fondato nel 1892



Martedì 30 Dicembre 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 1,20

Le novità editoriali
Libri, a gennaio in arrivo titoli "forti" mossa scacciacrasi

Ugo Cundari a pag. 14



NAPOLI, ATTACCO AL POTERE: SUL CAMPO VINCE MA FUORI INSEGUE LE BIG DEL NORD

Gennaro Arpaia a pag. 17



Eletti i vertici dell'assemblea, il neo governatore illustra il programma: «Discontinuità sulla Sanità e a breve gli assessori»

Campania, via al Consiglio: Fico ancora senza giunta



La prima seduta del consiglio regionale della Campania (NeaPhoto/Alessandro Garofalo) Servizi da pag. 2 a 5

La prima seduta

L'opposizione «Collaborazione istituzionale»

Mattia Iovane

Mano tesa del centrodestra: «Opposizione istituzionale».

A pag. 5

L'intervista Massimiliano Manfredi



«Presidente con i voti anche del centrodestra l'Aula tornerà centrale»

Dario De Martino

Il neo presidente Manfredi: «L'Aula tornerà centrale. Orgoglioso delle preferenze ricevute dall'opposizione».

A pag. 3

L'editoriale

UCRAINA AL BIVIO TRA CONFINI E SOVRANITÀ

Umberto Ranieri

Sui venti punti del documento elaborato la scorsa settimana tra ucraini, europei e americani non si è tornati indietro nell'incontro di Mar-a-Lago tra Vladimir Zelensky e Donald Trump. Entrambi i presidenti hanno dichiarato al termine della riunione tra le due delegazioni di essere d'accordo al 90/95%. Considerato che la maggior parte dei contatti ravvicinati tra i due non si sono conclusi benissimo si temeva che l'incontro di Mar-a-Lago potesse chiudersi con la presa di distanza di Trump dalle proposte presentate da Zelensky. È andata diversamente. In realtà, nel corso del 2025, la iniziativa politica degli europei insieme a quella che è stato acutamente chiamato "il pragmatismo della disperazione" del presidente ucraino, hanno consentito a Zelensky di superare i momenti di maggior difficoltà e incomprensione con la Casa Bianca (...)

Continua a pag. 39

Isola d'ISCHIA: turismo senza sosta anche in inverno!

Grazie al prezioso contributo di prestigiose associazioni italiane, che utilizzano strutture locali note ed apprezzate, i risultati nell'isola sono tangibili, importanti e di soddisfazione reciproca.



Alcuni partecipanti dell'associazione milanese Pura Vida e della romana Anpan, ospiti al Romantica Resort di Sant'Angelo

LA GUERRA CONTRO L'IRAN E LE CONSEGUENZE PER IL NOSTRO BILANCIO

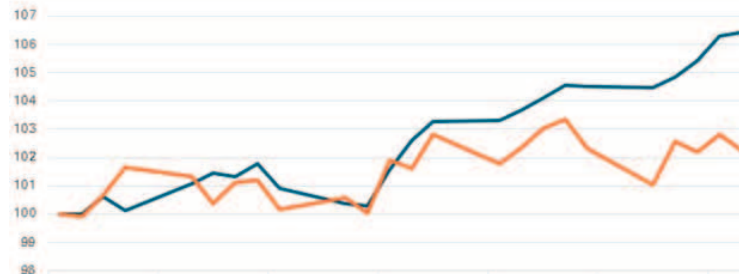
Come abbiamo visto la guerra di USA e Israele contro l'Iran ha già causato delle conseguenze per il nostro bilancio familiare con l'aumento del costo del petrolio e, di conseguenza, di quello dei carburanti e, in lento arrivo, anche dei prezzi dei beni di consumo. Il che ci fa pensare che purtroppo riapparirà lo spettro dell'inflazione. Fortunatamente le associazioni del Forum Pensionati avevano già ottenuto una procedura, almeno parziale, della rivalutazione delle nostre pensioni. Ricordo ancora quando lavoravo ed era in vigore una rivalutazione globale dell'inflazione (scala mobile). La rivalutazione era globale soltanto di nome, ma almeno ci offriva uno scudo contro l'erosione della nostra busta paga.

Ora la rivalutazione delle pensioni per il 2026 prevede un adeguamento automatico basato sul costo della vita che però varia a seconda dell'importo della pensione:

- l'adeguamento fino al 100% è previsto per le pensioni fino a 4 volte il trattamento minimo INPS (per il 2026 circa euro 611,85);
- per importi di pensioni superiori la percentuale di rivalutazione diminuisce progressivamente (90% o 70% a seconda degli scaglioni);
- non sono previsti rimborsi automatici arretrati consistenti per le mancate rivalutazioni globali degli anni 2022 - 2024;
- la Corte Costituzionale ha però dichiarato legittimo il sistema di "raffreddamento" delle perequazioni applicato sulle pensioni più alte;
- aumenti specifici potrebbero arrivare dal taglio Irpef (da 35% a 33%) a partire da marzo 2026 per i redditi tra i 28.000 e i 50.000 euro.



Che cos'è l'inflazione?



L'inflazione è l'aumento generalizzato e continuato dei prezzi di beni e servizi che provoca la diminuzione del potere d'acquisto della moneta. Con la stessa somma di denaro si acquista quindi una quantità inferiore di beni. Si misura tramite l'indice dei prezzi al consumo (IAPC) basato su un paniere di spesa.

Le cause principali possono essere:

- eccesso di domanda (troppa moneta emessa contro la presenza di pochi beni);
- aumento dei costi (crescita dei prezzi delle materie prime o dell'energia; per esempio nel nostro caso aumento del prezzo del petrolio);
- politiche monetarie (eccessiva emissione di moneta da parte delle banche centrali).

Gli effetti principali sono due:

- penalizza chi risparmia (il denaro contante perde valore);
- avvantaggia i debitori (restituiscono denaro che vale meno).

Se vi ricordate parecchi anni fa nei nostri scali in Turchia la nostra trasferta in valuta locale era di parecchi milioni di lire turche, ma dovevamo fare presto a spenderle perché perdevano velocemente valore, anche nello spazio di tempo in cui consumavamo il nostro pasto.

Carlo Vincenti

SAFETY REPORT 2025

IN QUEST'ANNO MENO INCIDENTI MA PIÙ VITTIME



I dati confermano che la sicurezza del trasporto aereo civile rimane elevata, con la probabilità di incidenti stimata a 1 su 11 milioni, rendendo il volo 39 volte più sicuro rispetto agli anni '70.

Il 2025 verrà comunque ricordato per essere stato il primo anno in cui è avvenuto un incidente fatale al velivolo Boeing 787 "Dreamliner". La macchina entrata in servizio di linea nell'ottobre 2011 con la All Nippon Airways vola oggi in oltre 1.000 esemplari. L'incidente fatale, il più tragico del 2025, ha visto precipitare subito dopo il decollo un 787-8 di Air India che era in servizio fra Ahmedabad e Londra-Gatwick, l'incidente oltre ad aver provocato la morte di 241 occupanti a bordo su 242, ha purtroppo registrato anche 19 vittime a terra nell'edificio sul quale si è schiantato il velivolo; un solo passeggero a bordo è rimasto miracolosamente vivo. Le indagini sulla causa della sciagura ancora non sono state finalizzate, anche se per il momento l'ipotesi di spegnimento motori causato volontariamente da uno dei due piloti non appare fra le cause più probabili. Malgrado questo incidente nessun fermo ai 787 è stato effettuato.

Il primo incidente dell'anno è stato quello occorso a Washington il 29 gennaio allorché il volo PSA Airlines 5342, commercializzato come volo American Eagle 5342, operato da un Bombardier CRJ700, si è scontrato con un elicottero Si-

korsky UH-60 Black Hawk dell'Esercito degli Stati Uniti sopra il fiume Potomac. La collisione è avvenuta a mezzo miglio dalla pista 33 dell'aeroporto Nazionale di Washington-Reagan provocando la morte di tutte le 67 persone a bordo di entrambi gli aeromobili (64 sull'aereo, 3 sull'elicottero). L'11 marzo 2025, l'NTSB ha pubblicato un rapporto preliminare, accompagnato da due raccomandazioni urgenti alla FAA in materia di decongestionamento del traffico aereo. Gli investigatori hanno esaminato anni di avvicinamenti ravvicinati tra elicotteri e aerei commerciali nei pressi dell'aeroporto Reagan, scoprendo che dal 2011 "è stato attivato almeno un avviso di risoluzione del sistema anticollisione (TCAS) al mese".

Complessivamente nel 2025 nei servizi di linea regolari (scheduled) si sono registrate 365 vittime a fronte di quattro incidenti; nel 2024 si erano avuti cinque incidenti fatali con 299 vittime. L'aumento nel numero morti è chiaramente dovuto al fatto che è stato coinvolto un aereo a larga capacità quale è il 787. Anche nel 2025 i rischi principali affrontati dalle compagnie aeree includono un numero crescente di incidenti dovuti a turbolenze in volo in cui i passeggeri e l'equipaggio rimangono gravemente feriti e il sempre presente bird strike.



Purtroppo fra gli incidenti del 2025 va registrato anche un atto ostile accaduto il 17 aprile nel Belize. In aggiunta a quanto già annotato nei commenti della sicurezza volo 2024, dobbiamo aggiungere che in data 30 dicembre 2024 un assistente di volo della compagnia Swiss il cui volo il 23 dicembre era stato oggetto di un dirottamento a Graz causa fumi tossici a bordo, è morto. Da quando è esploso il caso dei “fumi tossici a bordo” quanto avvenuto al volo Swiss rappresenta il primo evento in cui si è registrata una morte “in diretta”, dopo pochi giorni dall’incidente. Nel 2025 è proseguito con regolarità il normale ristabilimento delle operazioni rispetto a quanto avvenuto nel periodo 2020:2023 anni caratterizzati dapprima dalla pandemia Covid e poi da una progressiva ripresa delle operazioni; va sempre ricordato come l’anno 2019 -ultimo anno che ha preceduto lo stop Covid 2020/2021- rimanga ancora l’anno di riferimento

per eventuali paragoni e raffronti. Fatta tale premessa, il 2025 per quanto riguarda la sicurezza del volo riferita a servizi di linea si può definire un anno abbastanza stabile che si è aperto con la collisione in volo avvenuta a Washington e non ha fatto registrare incidenti di rilievo fino a quello di Air India avvenuto a giugno.

In conclusione il 2025 si conferma uno degli anni più sicuri per il trasporto aereo, nonostante alcuni incidenti mortali, con il rischio di disastri paragonabile a quello di essere colpiti da un fulmine.

Sono Air New Zealand (Nuova Zelanda) e Qantas (Australia) le compagnie aeree più sicure al mondo del 2025, in base alla classifica stilata da AirlineRatings, che ha passato al setaccio 385 vettori tra full service e low cost comparando dati operativi, storici e certificati vari.

LA CLASSIFICA DELLE MIGLIORI

1.	Air New Zealand	11.	TAP Portugal
2.	Qantas	12.	Hawaiian Airlines
3.	Cathay Pacific	13.	American Airlines
	Emirates	14.	SAS
	Qatar Airway	15.	British Airways
4.	Virgin Australia	16.	Iberia
5.	Etihad Airways	17.	Finnair
6.	ANA	18.	Lufthansa
7.	EVA Air		Swiss
8.	Korean Air	19.	JAL
9.	Alaska Airlines	20.	Air Canada



SPIGOLATURE CELESTI



Airbus Helicopters ha registrato 544 ordini lordi (536 netti) nel 2025, evidenziando una solida crescita del mercato e prestazioni consistenti durante l'anno su tutta la gamma civile e militare.

Le commesse provengono da 205 clienti in 50 Paesi. L'azienda ha inoltre beneficiato di un'importante dinamica di mercato per i suoi sistemi aerei senza equipaggio (Uncrewed Aerial Systems – Uas) nel corso del 2025. In termini di volumi, Airbus Helicopters ha raggiunto una quota del 51% nel mercato civile e parapubblico e del 28% nel segmento militare. Sono stati consegnati 392 elicotteri lo scorso anno.

L'aeroporto "Karol Wojtyła" di Bari si conferma tra gli scali più dinamici del panorama continentale, entrando nella top 15 di quelli europei con la maggiore crescita del traffico-passeggeri. È quanto emerge da un approfondimento pubblicato da "Euronews", basato sulle rilevazioni dell'Airports Council International (Aci) relativi al primo semestre del 2025.

Un traguardo importante che conferma lo scalo barese tra gli aeroporti che registrano il più alto trend di crescita a livello europeo e ribadisce la forte attrattività della Puglia, meta sempre più ambita dagli stranieri per motivi di svago e di lavoro. Il risultato rappresenta un riconoscimento concreto alla capacità del territorio di intercettare la domanda internazionale e di valorizzare il proprio potenziale economico, culturale e turistico.

Secondo il rapporto Iata il traffico aereo nel 2025 ha stabilito nuovi primati: la domanda complessiva è cresciuta del 5,3% rispetto al 2024, mentre la capacità offerta è salita del 5,2%.

Il load factor medio annuo ha raggiunto l'83,6% (+0,1 punti percentuali), il valore più alto mai registrato per un intero anno.

La dinamica internazionale è stata trainante: la domanda estera è aumentata del 7,1% e la capacità del 6,8%, con un fattore di carico internazionale pari all'83,5% (+0,2 pp), anch'esso un record storico per il traffico internazionale passeggeri.

Sui mercati domestici la crescita è stata più contenuta: la domanda interna è salita del 2,4% e la capacità del 2,5%, con un load factor medio del 83,7% (-0,1 pp rispetto al 2024).

Dicembre 2025 ha chiuso l'anno su un tono positivo: domanda totale +5,6% anno su anno, capacità +5,9% e load factor a 83,7%. Iata interpreta questi numeri come un ritorno a ritmi di crescita coerenti con i trend storici, dopo la fase di forte recupero successiva alla pandemia: un quadro che evidenzia elevata efficienza di rete e forte utilizzo della capacità, con implicazioni operative e commerciali per compagnie ed aeroporti nella gestione di frequenze, flotta e redditività.



Heathrow si conferma il principale snodo passeggeri d'Europa, ma l'aeroporto di Istanbul si è avvicinato pericolosamente: secondo i dati Aci Europe nel corso dell'ultimo anno Londra ha movimentato 84,48 milioni di viaggiatori (+0,7%), mentre Istanbul ha raggiunto 84,44 milioni, appena 40.000 passeggeri in meno e con una crescita annua del 5,5%. L'aeroporto britannico ha beneficiato dell'uso di aeromobili di capacità superiore, ma è ormai vincolato dalla capacità infrastrutturale; una terza pista è prevista dalle autorità Uk, ma non entrerà in servizio prima del 2035.

Il successo di Istanbul —aperto nel 2018— deriva dalla sua posizione strategica come ponte tra Europa e Asia e dal ruolo di hub per collegamenti verso e dalla Russia, fattore che ha contribuito al forte incremento del traffico. Completano la top five europea Parigi-"Charles de Gaulle" (circa 72 milioni), Amsterdam-Schiphol (68,8 milioni) e Madrid-Barajas (68,1 milioni). A livello



continentale il traffico-passeggeri è salito del 4,4%, toccando circa 2,6 miliardi di persone, una crescita sostenuta interamente dal segmento internazionale.

FUORI SACCO

TASSAZIONE PROPORZIONALE PER EQUIPAGGI SULLE TRATTE ITALIANE



L'Agenzia delle entrate, con parere n. 15 del 25/11/25, precisa i criteri di tassazione per i piloti non residenti impiegati su rotte internazionali che attraversano lo spazio aereo italiano. La novità principale è la qualificazione del "territorio dello Stato" come comprensiva anche del relativo spazio aereo: pertanto il reddito di lavoro dipendente prodotto durante le ore effettivamente svolte sul territorio nazionale — inclusa la porzione di volo in verticale sullo spazio aereo italiano — è imponibile in Italia in misura proporzionale al tempo di servizio effettuato in tale ambito. Le ore di lavoro svolte integralmente fuori dal territorio e dallo spazio aereo italiano non sono soggette ad imposizione italiana. I voli interamente domestici restano interamente imponibili.

IL TRASPORTO AEREO NEL 2025

27 milioni di voli effettuati nell'anno significano che ogni 24 ore sulle nostre teste si svolgono oltre 100 mila voli. Con 5 (4.982) miliardi di passeggeri trasportati durante il 2025 significa che ogni giorno salgono a bordo di un aereo oltre 13 milioni di passeggeri. Con queste stime di chiusura dell'anno appena finito, le compagnie aeree possono essere soddisfatte dell'andamento della loro industria e infatti i conti lo dimostra.

Enac ha formalizzato il piano per trasformare lo scalo militare di Viterbo in aeroporto civile: il 30 dicembre è stato pubblicato un avviso pubblico per reperire investitori ed appaltatori per un intervento complessivo da 2 milioni di Euro da completare entro l'estate. Chi si farà avanti potrà seguire sia la fase di progettazione sia l'esecuzione lavori: il progetto preliminare dovrà essere consegnato entro 45 giorni (costo stimato 36.000 Euro) e la realizzazione in un arco temporale aggiuntivo di circa quattro mesi.



Il numero uno di Safran, Olivier Andries, ha dichiarato davanti ad una commissione parlamentare francese che gli aeromobili ad idrogeno difficilmente diventeranno una soluzione praticabile nel prossimo futuro. Secondo lui la tecnologia appare più coerente con orizzonti molto lontani — "più adatta al XXII secolo" — nonostante gli sforzi di costruttori come Airbus, che punta a velivoli ad idrogeno nella seconda metà del secolo, ma ha ammesso ritardi nei progressi. Dal punto di vista tecnico, l'idrogeno offre il grande vantaggio di non produrre CO2 in fase di combustione, ma presenta vincoli ingegneristici e logistici rilevanti: l'idrogeno liquido a -253°C occupa circa quattro volte il volume del cherosene, rendendo incompatibili gli attuali concept aerodinamici e strutturali. La transizione richiederebbe inoltre investimenti massicci nelle infrastrutture aeroportuali per stoccaggio e gestione criogenica.

Airbus ha consegnato 793 aerei commerciali a 91 clienti in tutto il mondo nel 2025 e ha registrato 1000 nuovi ordini lordi nell'attività Commercial Aircraft. Il portafoglio ordini alla fine di dicembre 2025 è aumentato fino ad un nuovo record di fine anno pari a 8754 aeromobili, evidenziando la



forte domanda di mercato per il portafoglio prodotti di Airbus. Nel 2025 l'industria ha conseguito ancora una volta un solido rapporto book-to-bill superiore ad uno.

Il Gruppo ANA si è aggiudicato il massimo punteggio 5-star di SKYTRAX per il tredicesimo anno consecutivo come riconoscimento della costante eccellenza del servizio in tutti i touchpoint, dall'aeroporto all'esperienza in volo. Una delle sole 11 compagnie aeree globali 5-star, il Gruppo ANA è l'unico vettore giapponese a detenere

ORGANIGRAMMA ANPAN

CONSIGLIO

Presidente: DIONISI Giuseppe
Vicepresidente: VETTOR Antonio
Tesoriere: PROCHILO Franco
Consigliere: DESTI Antonino
Consigliere: DI FEDE Giovanni
Consigliere: GALLETTI Federico
Consigliere: MESSINA Sergio
Consigliere: OGGIANO Riccardo
Consigliere: VINCENTI Carlo

COLLEGIO DEI PROBIVIRI

Presidente: MARCHETTI Nicola
Membro: CULTRARO Giovanni
Membro: CASTRIGNANI Nicoletta

REVISORI DEI CONTI

Presidente: KRAUSHAAR Lucio
Membro eff.: BIFIOLCO Bruno
Membro eff.: RUFFINI Lorenzo
Membro suppl.: CICCARELLI Gianni
Membro suppl.: IACOBINI Antonio

SEGRETARIO

PADOVANI Maria Antonietta

RESPONSABILI SERVIZI ASSOCIATIVI

AAA - ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA: DIONISI Giuseppe
AFFARI FISCALI / SUCCESSIONI: PROCHILO Franco
ANPAN SOCIAL TEAM: DIONISI Giuseppe
BIBLIOTECA: NAPOLEONI Carlo - VETTOR Antonio
CENTRO D'ASCOLOTO - ASSISTENZA PSICOLOGICA: DIONISI Fabio
CONVENZIONI: PADOVANI Maria Antonietta
DELEGATO FORUM DEI PENSIONATI: VINCENTI Carlo
GRUPPO D'INTERESSE AERONAUTICO: ARTIOLI Giovanni - VETTOR Antonio

INFORMAZIONE

RESPONSABILE
DIONISI Giuseppe

SITO WEB
ANTICOLI Guido

DEBRIEFING
MESSINA Sergio

Investire nella formazione significa costruire il futuro di una grande azienda. Alitalia lo ha fatto per decenni, creando scuole di volo d'eccellenza che hanno trasformato giovani senza esperienza in piloti di altissimo livello. Da Brindisi negli anni '60, ad Alghero a partire dagli '80, fino agli Stati Uniti, agli Emirati Arabi e a Roma, intere generazioni di piloti hanno spiccato il volo, arrivando a comandare i più grandi aerei di linea dell'ex compagnia di bandiera. Adalberto Pellegrino, già pilota militare e comandante di linea, in questo nuovo libro ripercorre con accuratezza e passione quella storia straordinaria, arricchendola di un gran numero di testimonianze dirette e foto inedite. Quando la passione per l'aviazione incontra l'esperienza di chi l'ha vissuta.

Adalberto Pellegrino

Le scuole di volo Alitalia • Una storia lunga 60 anni raccontata dai suoi protagonisti

168 pagine a colori con 122 foto e 84 illustrazioni

Versione Ebook

€ 20,00

€ 9,99



Versioni stampate su: cartabianca.com, eBay, MareMagnum e Amazon

Ebook su: cartabianca.com e presso le principali librerie sul Web



 cartabianca

cartabianca.com • tel. 051 2841322